

DE PATRIJSPOORT



22^e jaargang -----/----- 2014 No142.

VAN DE REDACTIE

Voor u ligt weer een nieuw exemplaar van uw clubblad
Samengesteld door uw redactie en vrijwilligers die bereid waren om even een stukje van hun tijd in te ruimen om een stukje te schrijven ook voor u!
We hebben allen kunnen zien dat er een fraai havencomplex is gemaakt voor de motorboten, het zou nou eens leuk zijn als enkele motorboot vaarders hun ervaringen met deze haven op papier zetten voor UW clubblad! De eerste staat er al wie volgt?

Dus schroom niet maar probeer ook eens een leuk stukje te plaatsen, u weet waar u het kwijt kunt.

**Laat de teleurstellingen van vandaag nooit de dromen van morgen
overschaduwen**

VAN DE VOORZITTER

Een aantal zondagen hebben we helaas niet kunnen varen vanwege het mooie weer.



Afgelopen zondag (24/8) hebben we gelukkig een heel goede motorbootwedstrijd kunnen houden. Het weer was prima en de stemming opperbest.

Op 13 september gaan we een demo houden in Krimpen aan de Lek – er is daar een bassin van 10 x 5 meter.

Een week later op 20 september gaan we een demo houden in Nieuwerkerk aan den IJssel. Er wordt daar een deel van het vaarwater afgeschermd zodat we met onze boten kunnen varen.

In dit blad een verslag van de Secretaris over het wel en wee van de landelijke NVM.

VOOR UW AGENDA

CLUBAVONDEN IN 2014

Donderdag 4 september 2014

Donderdag 2 oktober 2014

Donderdag 6 november 2014

Donderdag 4 december 2014

In de serie rederijen die ooit in Rotterdam kwamen

Maersk line.



**MAERSK
LINE**

De Maersk line werd in 1904 opgericht door Arnold Peter Møller het Hoofdkantoor is van af de oprichting in Kopenhagen Denemarken gevestigd.

De A.P. Møller-Mærsk Group, ook bekend als kortweg Maersk, is een Deense multinationale onderneming. Het is een conglomeraat van bedrijven die vooral in de transportsector actief zijn. Het bekendste onderdeel is Maersk Line, de grootste containerrederij ter wereld. Maersk Line heeft ongeveer 500 containerschepen met een totale capaciteit van 1,9 miljoen standaardcontainers; ongeveer 19% van het wereldtotaal. Verder zijn er nog de divisies Maersk Oil en Maersk Logistics. Deze laatste is een logistieke dienstverlener voor verschillende multinationale

ondernemingen. Het logo van Maersk is een witte zevenpuntige ster op een blauwe achtergrond.

Maersk in Nederland

Maersk is sinds de overname van P&O Nedlloyd ook in Nederland actief. Door de overname van P&O Nedlloyd werd de eerdere vestiging van Maersk in Rhoon gesloten. De werknemers verhuisden naar de Willemswerf aan de Boompjes in Rotterdam, dat tot de herstructurering van begin 2008 het centraal Europees hoofdkantoor vertegenwoordigde, van waaruit onder andere België, Duitsland, IJsland, Nederland, Oostenrijk, Polen, Slowakije, Tsjechië en Zwitserland bediend worden. In Nederland werken bij Maersk Line en Maersk Logistics ongeveer 1500 mensen.



Een ander belangrijk onderdeel van Maersk in Nederland was de Norfolk line, een bedrijf dat containers en opleggers tussen Groot-Brittannië en het vasteland van Europa vervoert. Eind 2009 werd Norfolk line verkocht aan DFDS, dit moest eerst goedgekeurd worden door de Europese Unie. Halverwege 2010 volgde de goedkeuring van de EU. Na de overname heeft Maersk een belang van 28,8% in DFDS, inclusief een extra aankoop bezit Maersk 31% van de aandelen van DFDS. De naam Norfolkline zal verdwijnen.

Wordt vervolgd DG

De rivier patrouille boot PBR intrigeerde mij al sinds de film Apocalyps now zelf heb ik er een schaalmodel (niet varend) van gebouwd en dan ga je wat onderzoek doen naar het hoe en waarom van dat type boot onderstaand het relaas.



Patrouille boot-, rivier- of PBR, is de aanduiding van de Amerikaanse marine, voor een kleine patrouilleboot gebruikt in de Vietnamoorlog van maart 1966 tot eind 1971. Ze werden ingezet in een eenheid die uitgroeide tot 250 boten onderverdeeld in diverse z.g. Task Forces, de meest voorkomende taken lagen op het gebied van de rivier Patrouille, als Task Force 116, en werden gebruikt om het rivierverkeer te stoppen en te doorzoeken in gebieden zoals de Mekong-Delta, de Rung Sat Speciale Zone, de Saigon-rivier en als het 1e Korps, in het gebied toegewezen aan de Task Force Clearwater, in een poging wapenzendingen te verstoren. In deze rol raakten ze vaak betrokken bij vuurgevechten met vijandelijke soldaten op boten en op de oever, ook werden gebruikt voor het vervoer van Navy SEAL teams, en ook werden ze ingezet door de 458e transport eenheid, bekend als de 458e Seatigers voor het vervoer van allerlei zaken naar langs de rivier gelegen basis.

ONTWERP

De PBR was een veelzijdige boot met een fiberglas romp en waterjet aandrijving waardoor het schip uitstekend kon werken in ondiep en door onkruid-verslikte rivieren. De diepgang betrof slechts 0,61 meter volledig geladen. De waterjets kunnen worden gedraaid waardoor de stuwrichting omkeert, schakelen en de boot binnen haar eigen lengte, of bij een volle snelheid in een paar bootlengtes tot stilstand komt. De PBR is vervaardigd in twee versies, de eerste met 9,4 meter lengte en 10 meter verstralende, 7-inch lichtbundel. De Mark II versie van 9,8 m lang en één voet bredere romp was verbeterd en aluminium steviger om meer weerstand te kunnen bieden aan obstakels in het water. Het originele ontwerp van de romp was eigenlijk bestemd voor plezierjachten, als snel merkte men dat deze rompen ook voor militaire doeleinden goed gebruikt konden worden.

Wordt vervolgd DG

Persoonlijk verslag over de buitengewone algemene ledenvergadering van de Modelbouwer, vandaag 2 augustus te Utrecht.

Voor een vereniging van 1800 leden, is er een opkomst van 50 mensen, waaronder een paar vrouwen, 3 jeugdigen, en voor de rest een grey parade. Deze opkomst is in mijn ogen nogal gering, maar voor de getrouwen is het aantal nog nooit zo groot geweest. Er zijn maar erg weinig leden, die zich bezig houden met het daadwerkelijk reilen en zeilen van de (landelijke) modelbouwvereniging. Ik ben hier voor de eerste keer. Ik probeer de discussie in een aantal rubrieken te scheiden.

De huidige werkzaamheden

1. Het uitgeven van het clubblad.

Voor alle duidelijkheid; de abonnees zijn de leden van de vereniging. Onder de bezielende leiding van de hoofdredacteur heeft het clubblad, volgens de leden, een grote verbetering ondergaan. Overigens is het

aantal abonnees in het afgelopen jaar licht gekrompen met slechts 3%. Dat is in vergelijking met andere hobbybladen een zeer goed resultaat. Vrijwilligers vormen de redactie en de schrijvers van het blad. De uitgever verzorgt slechts opmaak, drukwerk en distributie. Onze vereniging werkt open dergelijke manier, maar de distributie gaat elektronisch.

2. Het tekeningen archief.

De afgelopen 70 jaar hebben de leden tekeningen gemaakt en de vereniging heeft deze tekeningen centraal gearchiveerd. Er zijn er 3250 en deze zijn nu allemaal gedigitaliseerd. Vroeger was er een (dure) archiefruimte in den Bosch, waar men de tekeningen kon bestellen. Ook gaven leden daar vrijwillig voorlichting. Er is voor € 20.000 aan tekeningen verkocht, maar dit bedrag kon de kosten niet dekken. Daarom is het centrum opgedoekt, maar er kunnen nog steeds tekeningen worden besteld. Leden hebben deze tekeningen om niets gemaakt. Zij beschouwen hun werk als geestelijk eigendom en vinden deze tekeningenschat het grootste bezit van de vereniging. Het auteursrecht ligt nog steeds bij de makers. Verder zou dit tekeningenarchief uniek in de (internationale) modelbouwwereld zijn.

Ik vroeg of de digitale tekeningen geschikt zijn voor CAD/CAM toepassingen. 97% heeft niet het goede format. Het geschikt maken voor CAD/CAM kost commercieel ongeveer € 500 per tekening. Volgens mijn mening is het archief derhalve niet meer van deze tijd. Het ligt niet in de bedoeling om de tekeningen naar het goede format over te zetten en in digitale vorm te distribueren, dit laatste vanwege het gevaar van illegaal kopiëren.

Ik los dit op door een tekening in te scannen en dan in Photoshop te bewerken. Ik maak een afdruk op schaal en de afdruk plak ik op het te bewerken materiaal. Onze vereniging verspreidt op ad hoc basis wel eens een tekening. Misschien moet de Abel Tasman tekening, al gedigitaliseerd, ook maar naar het archief.

3. De website.

De NVM heeft een website. Deze is bepaald niet innovatief en is meer papier in digitale vorm. Het blad is niet te downloaden. Daarom kan je ook niet surfen naar andere artikelen. Bij de tekeningen zit er vaak ook geen plaatje bij en verwijzingen naar bouwers, toeleveranciers, ervaringen of fora. Onze website is nog minder uitgebreid.

Het opleuken van een site kost een enorme inspanning, niet alleen voor de opzet maar vooral voor het voortdurend bijhouden hiervan. (Mijn AFO fotoclub heeft haar website onlangs geheel gerenoveerd; het begin was goed, maar het werd niet bijgehouden. Alle moeite was voor niets).

De nieuwe NVM opzet ziet er veel belovend (en te mooi) uit. De website zou zijn inkomsten uit verkoop van tekeningen en reclame halen. Het grote probleem is de inhoud. Hiervoor zou de NVM verantwoordelijk zijn in de breedste zin van het woord, dus ook voor het up to date zijn. Wil het de jeugd aanspreken moet de NVM website zo uitgebreid mogelijk zijn, met films, you tube en face book en fora zoals de modelbrouwer. Dit is een dag en nacht taak en ook nog onbezoldigd. Tijdens de vergadering werd dit bijhouden op een full time baan geschat. Wegens het gebrek aan

mankracht en financiën zou dit uitbesteed en vermarkt worden. De (nog) huidige hoofdredacteur zal het niet doen, noch iemand van de aanwezige leden. Een web site, die niet bijgehouden wordt, is waardeloos. In het contract met de uitgever, krijgt de NVM een bedrag per abonnee, ik dacht € 6, -, voor de opbrengst van de verkoop van de tekeningen.

4. De doelstelling; het uitdragen van de modelbouw in breedste zin van het woord.

Onze club doet dit ook altijd tijdens koningsdag. Er werd geschermd met een doelgroep van 500.000 bouwers in de breedste zin van het woord. Deze zeer grote mensen kan en moet je enthousiast maken voor deze mooie hobby en de techniek is bovendien zeer belangrijk voor onze economie. Je kunt er niet tegen zijn, maar in deze tijd, waar de techniek al jaren in het verdomhoekje zit en zij voorlopig niet gehonoreerd wordt, zal deze situatie niet gauw verbeteren. Uit de zaal kwamen talloze voorbeelden van des interesse van de jeugd bij school en leraren. De ambachtsschool kwam weer naar boven. Deze (maatschappelijke) discussie heeft een ieder van ons met liefde voor techniek te vaak en te lang gehoord.

Vroeger organiseerde de MVM ook modelbouwdagen. Hiermee is zij gestopt, wegens gebrek aan vrijwilligers en zij heeft dit over gelaten aan de verenigingen.

Na de breedsprakige uiteenzetting, ging de discussie vooral over wat gaan wij, vrijwillige vereniging, met de spaarzame middelen, financiën en menskracht, zelf doen. Het blad zelf, inhoud en redactie, geeft voorlopig geen problemen. Het aantal abonnees mag best hoger. De huidige redactie blijft voorlopig haar werk doen, waarbij een onafhankelijke mediator arbitrage tussen het hoofdbestuur en de redactie zal doen. Het huidige bestuur zal zijn werkzaamheden blijven voortzetten tot de volgende algemene ledenvergadering in 2015. Zij is niet herkiesbaar.

Weer kwam het tekeningenarchief ter tafel. Dit geeft het grootste gedonder. De auteurs doen het werk, maar krijgen niet de revenuen, want die gaan naar de uitgever. Bij liquidatie van de NVM gaan alle rechten naar de uitgever. Dit was onbestaanbaar voor de leden. Er moet een stichting komen die de auteursrechten behartigt en de uitgever heeft alleen de distributie rechten. De bekende strijd in de boek-, muziek-, film/foto wereld.

Mijn eindconclusie.

1. De problemen zijn de wereld niet uit.
2. De auteursrechten van het tekeningarchief zijn ook in het contract niet geregeld. Hiervoor moet een aanvaardbare regeling komen.
3. Vrijwilligers voor het bestuur en andere taken van de NVM zijn er (nog) niet. Als er geen bestuur is, is er ook geen overeenkomst met de uitgever.
4. Niemand wil de liquidatie van de NVM op zijn geweten hebben.

Als voorbeeld van versteende gedachten gang van (enkele) leden. Een ouder aanwezig lid was keurig gekleed in een grijs pak Het kostuum, dat mijn grootvader altijd droeg en dat je ook wel ziet bij kerkgangers. Hij vond het stuk over lithium batterijen in de laatste modelbouwer veel te technisch en modern. Hij stelde dat de jeugd eerst te leren omgaan met figuurzaag en vijl om ze bij de modelbouw te betrekken. Ik wilde bijna de discussie met hem aangaan. Ik stel dat de huidige jeugd veel meer weet van lithiumbatterijen. Zij gebruiken ze elk moment van de dag in hun mobiel, waar deze batterij in zit. Ik heb nog steeds geen jeugd zonder mobiel gezien en helemaal niet met een figuurzaag en of vijl. Die zijn van en voor opa.

NOGMAALS OMDAT HET ACTUEEL BLIJFT en om te voorkomen thuis deed hij het nog!

" DE ACCU ALS ENERGIEBRON " (door Henk Tolhoek)

IN DE MODELBOUW SPEELT DE ACCU EEN BELANGRIJKE ROL. HIJ VERZORGT DE ENERGIE DIE WIJ NODIG HEBBEN OM ONS MODEL TE LATEN BEWEGEN.

WIJ GAAN NIET IN OP DE SAMENSTELLING OF INWENDIGE WERKING VAN DIT STUKJE VERNUFT.

ER ZIJN TWEE GROEPEN ACCU'S DIE WEL WORDEN AANGEDUIDT ALS

" NATTE "EN " DROGE "

DE ACCU: IN EEN NATTE ACCU ZIT EEN ZURE VLOEISTOF EN DEZE DAMPT UIT. DEZE DAMP IS Z E E R SCHADELIJK VOOR DE ELEKTRONICA IN ONS MODEL.

"DROGE" ACCU'S ZIJN ER IN DIVERSE VORMEN, SAMENSTELLINGEN EN CAPACITEITEN. DE VORM IS BELANGRIJK VOOR DE INBOUW IN ONS MODEL. DE SAMENSTELLING IS BELANGRIJK VOOR DE EIS DIE WIJ HIER AAN STELLEN. DE CAPACITEIT IS BELANGRIJK VOOR DE LENGTE VAN DE TIJD WAARMEE WIJ MET ONS MODEL KUNNEN WERKEN (SPELEN). DE CAPACITEIT WORDT BEPAALD DOOR DE SPANNING EN DE STROOM DIE DE ACCU KAN LEVEREN GEDURENDE EEN BEPAALDE TIJD.

STEL: IK WIL MET MIJN MODEL 5 UUR KUNNEN VAREN. IN MIJN MODEL ZIT EEN MOTOR VAN 12V (VOLT) EN DIE GEBRUIKT BIJ VOL UIT DRAAI 2A(AMPERE). DAT WIL DUS ZEGGEN NA 5 UUR VAREN HEBBEN WIJ 10 A GEBRUIKT.

WIJ ZULLEN DAN EEN ACCU MOETEN HEBBEN VAN 12V -12 Ah (12 VOLT EN 12

AMPERE UUR).WIJ HEBBEN DUS MEER CAPACITEIT NODIG DAN UITGEREKEND. DIT KOMT OMDAT EEN ACCU MET EEN RENDEMENT VAN 100 % NIET BESTAAT. EEN GOEDE ACCU HEEFT EEN RENDEMENT VAN PLUSMINUS 80 %. EEN ACCU VAN 12 Ah IS EEN VRIJ GROOT DING EN VEREIST NOG AL WAT RUIMTE IN ONS MODEL. WIJ KUNNEN DE VOLGENDE TOEPASSING DAAR VOOR GAAN AANWENDEN:

WIJ SCHAKELEN EEN AANTAL KLEINERE ACCU'S PARALLEL (DUS NAAST ELKAAR). ALLE MIN-POLEN AAN ELKAAR EN ALLE PLUS-POLEN AAN ELKAAR. HIERDOOR BLIJFT DE SPANNING GELIJK EN KUNNEN WIJ DE AMPERE-UREN BIJ ELKAAR OPTELLEN.

WANNEER WIJ DE ACCU'S IN SERIE SCHAKELEN (DUS ACHTER ELKAAR), DE MIN-POOL AAN DE PLUS-POOL VAN DE ANDERE ACCU, DAN BLIJFT DE CAPACITEIT GELIJK AAN DE CAPACITEITEN VAN DE KLEINSTE ACCU.

MAAR: SPANNINGEN MOGEN WIJ OPTELLEN EN DUS TWEE ACCU'S VAN 6 VOLT IN SERIE MAAKT 12 VOLT.

EEN ACCU HEEFT NOG EEN VOORDEEL: WIJ KUNNEN DE ACCU WANNEER DEZE LEEG IS, WEER MET EEN ACCU-LADER OPLADEN.

EEN ACCU-LADER IS EEN STUK ELECTRONICA DAT VAN 220V EEN REGELBARE GELIJKSTROOM PRODUCEERT.

EEN ACCU WORDT GELADEN MET EEN STROOM DIE GELIJK IS AAN 1/10 DEEL VAN DE CAPACITEIT. DUS : ONZE ACCU VAN 12V-12Ah WORDT GELADEN MET EEN LAADSTROOM VAN $12/10 = 1,2$ AMPERE.

WIJ MOETEN OOK DE TIJD IN DE GATEN HOUDEN , WANT VOL IS VOL !!! OOK HIER HEEFT HET RENDEMENT ZIJN INVLOED. REKENKUNDIG ZOU ONZE ACCU NA 10 UUR VOL ZIJN , MAAR ALS VUISTREGEL HOUDT MEN EEN LAADTIJD VAN 14 UUR AAN.

IN VEEL MODELLEN WORDT GEWERKT MET NIKKEL-CADMIUM ACCU'S. DEZE ACCU'S WORDEN OPGEBOUWD UIT CELLEN WELKE 1,2 V LEVEREN. DE CAPACITEIT KAN VARIEREN VAN 50 mA TOT 0,5 AMPERE. DOOR DEZE CELLEN DUS IN SERIE EN PARALLEL TE SCHAKELEN , KAN MEN AAN DE GEWENSTE ACCU KOMEN.

DIT SOORT ACCU VEREIST EEN ZORGVULDIG. BEHANDELING !!!

LAAT-EEN-NIKKEL-CADMIUM-ACCU-NOOIT-LEEG LIGGEN !!!!! HIJ VERNIETIGT DAN ZICHZELF.

OOK TE VEEL LADING HEEFT TOT GEVOLG: DAT HIJ KAN EXPLODEREN!

HET BESTE RESULTAAT WORDT VERKREGEN ALS MEN DE DRUPPELLADING TOEPAST.

Motor Gun Boat 320 - een Fairmile C klasse schip.



Op een dag (lijkt wel een sprookje) ben ik het boek aan het lezen van Erik Hazelhoff Roelfzema- Op jacht naar het leven . Hij is bekend als de Soldaat van Oranje. In dit levenswerk wordt o.a. zijn periode als Soldaat van Oranje beschreven.

Vanuit Engeland ging hij samen van Peter Tazelaar en Gerard Doggers op de MGB 320 richting Scheveningen en andere plaatsen om daar Geheim agenten en radioapparatuur te lossen en / of op te halen. Voor alle details verwijs ik naar het boek Soldaat van Oranje.

Het idee om dit te doen was van de Vlieger van Oranje – Bob van der Stok .



Omdat Bob een vlieger was , werd hij direct geplaatst bij de luchtmacht in Engeland en kon dus niet mee doen aan de uitvoering van zijn plan. Bob of ook bekend als Bram van der Stok heeft zelf ook een boek geschreven en dat is echt de moeite waard om te lezen. 2 x Engelandvaarder is om de drommel geen kattenpis.

Ik was op zoek naar een nieuwe object om te bouwen en nieuwsgierig geworden over de MGB 320, ben ik op zoek gegaan naar meer gegevens en of er iets in de modelbouw over was.

In Gibraltar zit een bedrijf MTB Hulls gespecialiseerd in het maken van rompen van alle modellen die de Royal Navy heeft gebruikt in en rond de Tweede Wereld Oorlog.



Ik heb uiteindelijk gekozen voor de romp schaal 1/24. Lengte 1.40 cm. De Fairmile C was in werkelijkheid 110 ft – 33,3 meter lang.

Via een Engels maandblad heb ik twee sets tekeningen kunnen krijgen. Een schaal 1/60 en de andere 1/24 (nagemeten was alles op de tekening 1 inch te klein maar een omrekeningsfactor was snel gemaakt.)

Foto's zijn er niet veel van de Fairmile C schepen. Zo'n 8 stuks en allemaal zwart wit maar afdoende om flink wat details te kunnen verzamelen.

Afgelopen zondag heb ik de proefvaart kunnen maken met mijn model. Dit is zeer goed bevallen en ik ga het schip in de komende maanden verder afbouwen.

Zodra het karwei af is , zal ik wat foto's maken.

Herman van den Dool